

本部委員会の審議内容

公益社団法人 鉄道貨物協会

利用促進委員会 (H28.2.17)

平成27年度第8回利用促進委員会では、次の2項目について審議を行った。

1. 年間テーマ「鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた業種別の利用実態把握・課題の抽出と提案Ⅱ」

鉄道コンテナ輸送の利用促進に向けた提案に関する報告書(案)について審議された。誌面に限りがあるため、ここでは提案とまとめの一部について紹介する。

【審議内容】

A. 輸送需要と供給のアンマッチの解消

国内における荷動きがやや低調に推移している一方で、鉄道コンテナ輸送量は堅調な伸びを示している。トラック事業者の中には、改善基準告知の順守に加えトラックドライバー不足の影響もあって、とくに長距離輸送の仕事を受託できなくなっているところも少なくないと言われており、その分、鉄道コンテナ輸送に対する引き合いが増加しているとみられる。

少子高齢化の進展、若年層における労働意識の変化など様々な要素を勘案して、当協会が平成25年度に実施した「大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究」によると、大型トラックドライバーを中心に、トラックドライバーは今後、毎年4～5千人ずつ減少していく見通しになっている。

その結果、トラック輸送の需給はさらにタイトになる可能性が高く、鉄道事業者、利用運送事業者などは業界を挙げて、貨物の獲得を目指すべきである。

トラック輸送からのシフトを図るターゲットとしては、①トラックの供給力が不足している区間の貨物、②鉄道コンテナ輸送の競争力が相対的に高い区間の貨物、③リードタイムの延長が可能な貨物などが想定される。

トラックの供給力が不足しがちな区間としては、輸送距離が比較的長く、かつ需要の大きい区間もしくは貨物が偏在している(片荷になりやすい)区間が挙げられる。

もっとも、とくに需要の大きい幹線区間などにおいては列車の積載率が80%超となっており、輸送力を大幅に増強することは必ずしも容易ではない。なお、過去におけるJRコンテナ輸送量(注：有貨のみ)のピークは平成19年度の2,339万トン(注：対26年度比で108.8%)であり、仮に今後、年率3%の増加率で増加した場合、29年度にはこれを上回る計算になる。

そうした需要増に対応するためには、幹線区間などの輸送力の増強と併せて、荷主企業や利用運送事業者との協議の上で、低積載区間、低積載の曜日・時間帯の積極的な活用により、輸送需要の平準化をできるだけ図ることも肝要と考えられる。

なお、荷主企業に対するアンケート調査では、低積載区間を示した上で、当該区間の利用の意向を荷主企業に聞いたが、リードタイムや運賃水準の問題から、残念ながら積極的に利用したいという意見は少なかった。

その一方で、1割程度の荷主企業が「コストが低下すること」などを条件に「リードタイムの延長が可能な貨物がある」と回答している。そうした荷主企業は、食品・酒類、化学、製紙などの業種において比較的多い。また、ヒアリング調査では自動車部品のようにJIT納品が徹底されている業種においては、指定時間に到着するのであれば出荷を前倒しできるとのことであり、出荷の平準化が比較的容易であると考えられる。

こうした荷主企業の貨物について低積載の区間や時間帯の利用を促すことにより、幹線区間に若干の余裕が生じることになり、拡大する輸送需要の受け皿を確保できると考えられる。

もちろん、ことはそれほど単純ではないであろうが、低積載の区間や時間帯の有効活用を考えなければ、これからも増え続ける輸送需要に対応できないであろう。その他、低積載の区間や時間帯の利用を促進するためには、鉄道コンテナ輸送の優位性を発揮できるように運賃水準を大きく下げるなどの運賃施策が必要であることは言うまでもない。

B. 輸送障害発生時における迅速かつ適切な対応の実施

鉄道コンテナ輸送における最大の弱点のひとつに、他の輸送機関(トラック、船舶など)に比べて、大雨や地震などの自然災害に弱くことが挙げられる。また、旅客列車のトラブルの影響により、貨物列車の遅延が発生することもない。そのため以前より、荷主企業からは輸送障害が発生した場合の適切な対応を求める意見が多く聞かれる。

それでも鉄道事業者における努力(情報システムの改良、代行輸送の実施など)もあって、以前と比較してかなり改善はされてき

ている。

まず、そうしたことを荷主企業に知らしめる必要がある。鉄道事業者や利用運送事業者においては、荷主企業が安心して鉄道コンテナ輸送を利用できるように、代行輸送をはじめ輸送障害発生時における対応について、より積極的にPRしていく必要がある。

もっとも、現状においてはトラック代行による輸送力は十分とは言えず、荷主企業からの要請に応えきれないのが実情である。鉄道事業者は「代行輸送力の拡充については、グループ会社の戦力を拡充し、異常時に代行する仕組みを昨年度より実施しているが、輸送力は甚だ不十分であり、引き続き利用運送事業者の代行トラック供出へのご協力をお願いしたい」と回答している。

また、化学薬品メーカーなどからは、危険品の代行輸送への対応を求める意見が挙がっている。これに対して、鉄道事業者は「安全輸送の実施に対する様々な制約条件があり、一般貨物に対し輸送力が限られることが予想されるが、危険品を輸送している顧客が安定的に鉄道貨物輸送を利用していただけるよう、対応方を検討していく」と回答している。なお、関連する法令について調査したところ、危険品の輸送に際して、荷役が伴わずに単に輸送する場合には、トラックドライバーが危険品の取扱いに関する資格を有している必要がないことが判明した。したがって、今後は代行輸送の対象として危険品を組み入れていくことを考えてよいのではないかと。

代行輸送力の拡充については、利用運送事業者における車両・人員の制約もあるため一朝一夕には進まないと思うが、業界を挙げて対応してほしい。

C. 鉄道コンテナ輸送ネットワークの拡充・改良

鉄道コンテナ輸送においては、ノード(結節点;コンテナ取扱駅・ORS、関連施設など)とリンク(経路;線区)の連携が必要不可欠である。

鉄道コンテナ輸送の利便性を向上するためには、輸送区間における輸送力を拡充するとともに、ノードであるコンテナ取扱駅・施設の利便性を向上させる必要があり、コンテナ取扱駅・施設の拡充・改良を求めている荷主企業は多い。

なかでも「駅施設等の改良・拡充」「大型コンテナの取扱駅の拡充」を求める向きが多く、さらには「作業戦力が不足している貨物駅・施設における作業戦力の拡充」なども要望として挙がっている。一部の貨物駅においては、必ずしも人員・設備等の効率的な運用が行われていないところもあるので、鉄道事業者や利用運送事業者等との協力のもと、人員・設備等の効率的な運用を図る必要がある。

「駅施設等の改良・拡充」「大型コンテナの取扱駅の拡充」に関しては多大な設備投資を必要とするため、一朝一夕には進展しない可能性が高いものの、貨物の増送に向けて不可欠な要素であるため、鉄道事業者には可能な限り速やかな対応をお願いしたい。

D. 利用運送事業者に関する対策の実施

鉄道コンテナ輸送における輸送力といった場合、鉄道(レール)部分の輸送能力にだけ注目が集まりやすいが、利用運送事業者における集貨・配達能力についても考慮する必要がある。

実は、利用運送事業者においても集配車両やトラックドライバーの不足の問題が深刻化しており、繁忙期においては、集配能力の不足から仕事を受託できないケースも増加している。

利用運送事業者に対するアンケート調査によると、利用運送事業者においては、車両・人員を増強していきたい意向はあるものの、小幅な増加にとどまる見通しであり、鉄道コンテナ輸送量の増加が予想される中で、今後、集配部分における能力不足が顕在化する可能性が高いとみられる。

利用運送事業者におけるトラックドライバー不足の要因として、労働時間が長いことに加え、手荷役を必要とするケースが多いことなどが挙げられる。したがって、問題の解決に向けては集配作業等の効率化が求められており、そのためには、荷物のパレタイズ化、待機時間の縮小など、荷主企業側の協力が必要と考えられる。手待ち時間の増加や手積み・手卸しは、荷主企業においても輸送効率の低下を招くことも多々あることを認識していただきたい。現状では、一貫パレチゼーション貨物について発送料または到着料から1割引する制度があるが、その他に集配作業の効率化に対する施策についても検討する必要がある。

2. 平成28年度調査テーマ(案)の選定について

A. 調査テーマ1

「荷主企業における鉄道コンテナ輸送の具体的な利用ニーズに関する調査研究と提案」

B. 調査テーマ2

「鉄道コンテナ輸送における一貫パレチゼーション推進に向けた課題についての調査研究」

C. 調査テーマ3

「内航海上輸送の今後の動向に関する調査研究」

輸送品質向上委員会 (H28.2.19)

平成27年度第8回輸送品質向上委員会では、次の2点が審議・承認された。

1. 平成27年度本部委員会報告書へのまとめについて
2. 平成28年度の審議テーマについて
 - A. 年間テーマ：「鉄道コンテナ輸送の品質向上に向けた荷擦れ・荷崩れ対策に関する調査研究と提案Ⅱ」

B. サブテーマ：「鉄道コンテナ輸送用防振資材の実用化検証調査」

なお、年間・サブテーマの調査目的及び内容等は、マンスリーかもつ5月号にて紹介予定である。

今月号では、平成27年度年間テーマ「鉄道コンテナ輸送の輸送品質向上に向けた荷擦れ・荷崩れ対策に関する調査研究と提案Ⅱ」に基づくヒアリング調査により得られた実際の養生事例を、誌面に限りがあるため、一部抜粋して紹介する。以上

今回紹介する、「食品・紙袋①～②」においては、つぎの通り、商品の積み込み前にコンテナ内の事前チェックおよび養生作業等の準備を実施している。

- 事前に発送するコンテナ内の清掃・臭気・ベニヤのささくれ等をチェックし、問題がなければ、コンテナ内の壁面・

扉の内側・床面にクラフト紙、ラミネート紙、ビニールを製品の種類に応じて養生を行っている。

- この作業手順は、専門のスタッフが行っており、製品の種類に応じて養生が完了したコンテナを積み込み場所に持ち込んでいる。

【食品・紙袋①】

- コンテナ内の壁面および扉の内側に高さ約1mのクラフト紙を貼り付ける。(写真1)
- 床面には養生材を敷く。養生材は1枚で、片面がラミネート、反対面がクラフトとなっている。濡損防止のため、床面に接する箇所はラミネート側としている。(図1)



写真1 紙袋積み込み前状況コンテナ内側 (扉を含む)高さ1mにクラフト紙を貼付

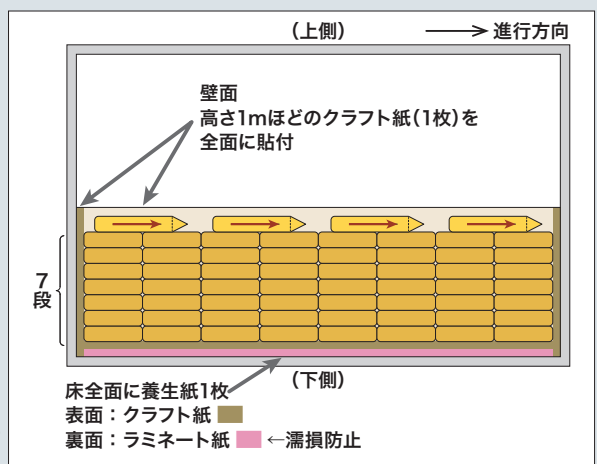


図1 コンテナ扉側から見た図

- 積み方は、紙袋のバラ積みであるが、1袋1袋積み込み時に紙袋の「腹」(裏側)を目視し、破れがないかどうか確認してから積んでいる。(写真2)
- 当該紙袋は「耳」が片側のみとなっており、積み込み時には「耳」の部分を奥側に向けて積んでいる。その理由は、着側で紙袋を取卸す際、手前に「耳」があると引っ張ってしまう傾向があることから、「耳」を扉の反対側に積んでいるのである。(写真3)



写真2 破袋確認・積み込み作業



写真3 紙袋積み込み状況

【食品・紙袋②】

- コンテナ床面にはクラフト紙を二重に敷き、壁面には床面から約1mの高さまでクラフト紙1枚を四方に貼り付けている。(写真4)
- シートパレットの上に積み上げられた紙袋の山(4つ)をプッシュフルフォークリフトでコンテナに積み込み、シートパレットを回収する。(写真5,6,7)

- コンテナの隙間および4山の隙間には養生は行っていないが、専用機械で積み上げられた製品の荷崩れは発生していない。理由としては、紙袋内の製品が機械で積み上げられた後、山ごとに高積みされることから紙袋内に余分な空間が発生せずに、紙袋自体や紙袋同士が締まるものと考えられている。



写真4 コンテナ養生



写真5



写真6



写真7